



جمعية المهندسين الملكية المصرية

تأسست في ٣ ديسمبر سنة ١٩٢٠

وعدة رسوم ملكي بتاريخ ١١ ديسمبر سنة ١٩٢٢

صندوق البريد رقم ٧٥١ مصر

(النشرة الثانية من السنة الثامنة)

٨٨

محاضرة

مشروعات ميناء الاسكندرية

لمحاضرة محمود بك على

ألقيت بجمعية المهندسين الملكية المصرية

في ٣٠ ديسمبر سنة ١٩٢٧

مطبعة مصر شركة مساهمة مصرية

٢٠٠/٢٨/١٣

الجمعية ليست مسئولة عما جاء بهذه الصحائف من البيان والآراء

تنشر الجمعية على أعضائها هذه الصحائف للتقيد وكل نقد يرسل للجمعية
يجب أن يكتب بوضوح وترفق به الرسومات اللازمة بالحبر الاسود
(شينى) ويرسل برسمها صندوق البريد رقم ٧٥١ بمصر

ESEN-CPS-BK-0000000287-ESE

00426344

مشروعات ميناء الاسكندرية

مقدمة

لمشروعات ميناء الإسكندرية أهمية خاصة لما نالها من اهتمام المهندسين في مختلف الأوقات . ولقد كان لتعدد الآراء واختلافها أثر عظيم في الرأي العام ظهر متجليا في أحاديث جلالة ملكنا المحبوب . وفي كثرة ما قيل في المجالس . وكتب في الجرائد المحلية ، وطنية كانت أو أجنبية

وقبل ان أتحدث لحضراتكم في موضوع المحاضرة وجب على أن أغتبط بحديث حضرة صاحب الجلالة الملك مع معالي وزير مواصلاته في الاسكندرية عقب رجوعه محفوظا بإسلامة الله من سياحته اليمونة . وذلك لما في الحديث من الحكم البليغة . فوق ما خصنا نحن المهندسين منه من شرف

كان للحديث طرفان . احدهما خاص برغبة جلالاته حفظه الله في جعل ميناء الاسكندرية أول موانئ البحر

الأبيض المتوسط . وثانيهما بعلم جلالته الكريمة بوجود
مهندسين وطنيين ذوى كفاية . وجب تشجيعهم ومؤازرتهم
ليصلوا بمجهودهم الى القيام بكل ماتطلبه البلاد من الأعمال .
فتقل الحاجة تدريجيا الى استدعاء خبراء من الخارج

أنعم بهذه الرغبات العالية الصادقة . وأرجو أن نوفق
الى تحقيق رغبات جلالته فى رقى بلاده . واننا لم نتقدم
باقتراحتنا الا بعد درس جميع الوسائل المتبعة فى أكبر موانئ
العالم . واختيار أصلحها . حتى تنال البلاد أوفر قسط من التقدم
الاقتصادى الذى هو عماد حياة الأمم . ولا بد من استكمال
الاستعدادات بالميناء من حيث دخول السفن وخروجها .
والطمانينة على سلامتها . ثم إيجاد الأرصفة الكافية مستعدة
بمخازنها وآلاتها الحديثة للشحن والتفريغ . وبطرق
مواصلاتها لداخلية البلاد . حتى لا تتعطل السفن عندنا كما
هو حاصل الآن . فتحسن بالتالى حركة الملاحة وتقل أجرة
النولون الجارى تحصيلها على التجارة . كذلك ضرورة عمل
التسهيلات التامة لراحة الركاب والسائحين لتزداد حركتهم .
فيمثل هذه الاستعدادات تصل الميناء المصرى الى المركز

اللائق بها . وانا لنغبط نحن المهندسين بما خصنا به مولانا الملك حفظه الله من حسن ظنه ورعايته . ونتقدم الى جلالته بعاطر الشكر والدعاء

لقد أهملت في الواقع ميناء الاسكندرية منذ سنة ١٩١٢ . ولم يعمل فيها عمل يذكر سوى رصيف المحمودية مع ما لها من شهرة تاريخية ومركز تجارى ممتاز . ورغم أنها فى مقدمة موانئ البحر الأبيض المتوسط . ورغم النشاط التجارى فى العالم وخاصة فى الشرق الأدنى . ورغم التعديل العظيم الذى أدخل على أحجام البواخر . فإن هذه الميناء بقيت على حالها حتى أصبحت غير وافية بالغرض تماما . لهذا اتجهت رغبة الحكومة الى إصلاحها . ولم تقنع بالتقارير التى قدمها موظفوها الفنيون فى هذا الشأن . ولكنها استدعت على دفعتين خبراء من الخارج لتستأنس برأيهم فى هذا الموضوع الخطير . فتوفر بذلك لديها عدة تقارير قدمت للمجلس الأعلى بوزارة المواصلات لفحصها وإقرار ما يجب العمل به منها

وصف الميناء

وقبل أن أخوض في موضوع التقارير المختلفة يحسن أن أصف لكم بإيجاز الميناء مع معرفتكم لها . مبتعداً عن ذكر تاريخها ونشأتها لأن ذلك شيء يطول شرحه . بل يخرجنا عن موضوع اليوم وسأقتصر هنا على الحالة الراهنة

ان ميناء الاسكندرية من أكبر موانئ العالم اتساعاً وهي مقسمة الى قسمين الميناء الداخلية والميناء الخارجية ويوجد بالأولى التجارة العامة وحركة الركاب والورش الخ . . . وبالثانية أعمال البترول والنترات والاشباب والمواشى . أما تجارة الفحم فخصت لها أرصفة تفصل القسمين عن بعضهما . ولا يفوتني أن أذكر أن الميناء متسعة لدرجة عدم تناسب مساحتها المائية مع ابتداء الأرصفة الموجودة بها والمساحات الارضية . وذلك مما اضطر المهندسين الى اقامة حواجز داخلية بالميناء لتقليل مفعول الرياح والامواج على الارصفة . ورغم ذلك فالحالة تستدعى ضرورة اقامة المنشآت الحديثة بطريقة تقلل من تلك المساحات المائية . لطمانينة السفن في مرساها والمواعين والقطع الصغيرة في سيرها

أما الأرصفة فمع كثرتها بدرجة تقل نوعاً من حيث الطول عما هو مطلوب لأعمال الميناء إلا أنها لا تصلح للعمل . لأنها ليست عميقة ولا تسمح للسفن الحديثة بالرسو أمامها وكلكم تذكرون البراطيم العديدة المستعملة أمام تلك الأرصفة لتمكين بعض السفن من الدنومنها وهذه حالة لا يمكن السماح باستمرارها اللهم إلا في حالات الركاب والتجارات الصغيرة حيث لا ضرر منها . ولكنها معطلة لأعمال التجارة للغاية حيث لا يمكن معها استعمال الآلات الحديثة للشحن والتفريغ وهي ما يستند إليها نجاح الموانئ وتقدمها في الوقت الحاضر

ليس هذا موضع النقص فقط فالاستعدادات الموجودة للأتقاذ ومحاربة الحرائق لا تتناسب مطلقاً مع أهمية الميناء وأعمالها كما أن أرصفة ومستودعات البترول موجودة بوسط الميناء وفي موقع يهدد الملاحة والمساكن بالخطر الشديد

المشروعات ومقدماتها

لهذه الأسباب فكر المهندسون في الأوقات المختلفة

فما يجب عمله فتقدم المسيو جوندى كبير مهندسى مصلحة
الموائى* والمنائر بعد الحرب بزمى قليل باقتراحات شاملة
لإصلاح الميناء وتحسينها واستدعت الحكومة فى سنة ١٩٢٣
الخير الذائع الشهرة والمهندس الطليانى القدير السنيور لويجى
لويجى لفحص حالة الموائى* والنصح بما يجب عمله . فقدم تقريراً
قيماً بما رآه

كنت وقتئذ بأوربا موفداً لزيارة موانئها ودرس نظمها
وأعمالها . وبينما كنت بميناء الهافرأطلعتى صديق قديم للمسيو
جوندى على محاضرة ألقاها الأخير أمام الجمعية الملكية
الجغرافية فى القاهرة فى سنة ١٩٢١ . وباطلاعى عليها عمدت
الى كتابة تقرير لسعادة محمود باشا سامى رئيس جمعيتنا هذه
ثم ألحقته بتقرير آخر تقدم منى فى نهاية سنة ١٩٢٤ لسعادة
محمد باشا زغلول كما اننى قدمت تقريراً لسعادة مدير عام مصلحة
الموائى* والمنائر السابق عندما استدعت الحكومة الخبراء
الثلاثة فى أوائل سنة ١٩٢٦ وطلبت منه السماح لى بمقابلتهم
ولكن طلبى لم يقبل وقدمت له تقريراً فى منتصف سنة ١٩٢٦
بينما كنت قائماً بأعمال كبير المهندسين بمصلحة الموائى* والمنائر

طالباً منه ارساله للوزارة لفحصه مع باقى المشاريع التى لديها
فرده لى ثانياً ولكنى تمكنت فى النهاية من إسماع كلتى
لوزارة المواصلات فى سنة ١٩٢٧

وقدم الميسومازان تقريراً بأرائه بينما كان كبيراً لمهندسى
المصلحة فى أواخر سنة ١٩٢٥ فلما كثرت التقارير لى الوزارة
رأت الاستئناس برأى ثلاثة من الخبراء وهم السنيور لويجى
لويجى الطليانى والسير كيرك باترك الانجليزى والمسيولاروش
الفرنسى وكان ذلك فى أوائل سنة ١٩٢٦ كما قلت

وجهة نظر المقترحين

اتفق الكل تقريباً على تقدير الأعمال المطلوبة الا
الخبراء فانى أرى انهم تغالوا كثيراً وسأبين ذلك لحضراتكم
فيما بعد قلت اتفق الكل تقريباً على تقدير الأعمال ولكننا
اختلفنا فى معظمها من حيث الموقع وسأتحدث اليكم بإيجاز
فى ذلك الموضوع تاركاً التفاصيل لوزارة المواصلات التى
ستفحص كل عمل على حدة لتقر ما تراه أصلح من غيره .
ولكنى سأترك مسألة أعمال البترول لنهاية حديثنا اذهى

مركز اختلافاتنا ومحور الاحتكاكات والمصادمات ولذا يجب علينا تحليل وقائهما

اتفق الكل على إيجاد الأعمال الآتية :

١ - ارضفة للتجارة العامة

٢ - ارضفة إضافية للفحم

٣ - ارضفة لتجارة الترات

٤ - اعمال لتجارة البترول

كان هذا الاتفاق من وجهة المبدأ ولكنني خالفت الجميع في موقع كثير منها وأضرب لكم مثلاً في الرصيف الأوسط الذي اقترحوه امام الارصفة الحالية التي ترسى عليها سفن شركة المساجيري وبعض الشركات الانجليزية . حقا لا أدري كيف يمكن الموافقة على ذلك الموقع وامامنا البرهان الفعلي وهو رسوب مواد ترعة الحمودية التي تصب في تلك المنطقة . هل تعلمون حضراتكم ان امام ارضفة الحمودية الحديثة من المواد الراسبة مايقرب من ثلاثة امتار في الارتفاع . وهل تعلمون ان الرسوب في بعض تلك المواقع المجاورة للترعة وصل الى ارتفاع ترتكن عليه البراطيم الموضوعه امام الارصفة

وها قد وصلتني شكوى من مراقب الأرصفة تنبئ
بسوء العاقبة ان لم نسرع بتطهير الرسوب امام كثير من
الارصفة وفي كثير من بقاع الميناء الداخلية . وقد قدر كبير
المهندسين السابق لمصلحة الموانئ والمنائر أن كميات المواد المراد
تطهيرها بتلك المنطقة تقرب من ٤٠٠.٠٠٠ متر مكعب
وكل ذلك من مفعول المحمودية

أهل بعد هذا يصح ان ننصح ببناء أرصفة عميقة في
تلك المنطقة

أضف الى ذلك ان حضراتهم اقترحوا في كثير من
الحالات بناء ارصفة امام ارصفة حالية لقلّة عمقها . بحيث تروم
الأخيرة ولا يمكن الارتفاع بها . فلم هذا التبذير . ولم لا تترك
الأرصفة الحالية للسفن التي لا تتطلب عمقا كبيراً من الماء
وتقام الارصفة العميقة في مناطق أخرى . وبذا يكون مكسبنا
مضاعفاً ، وعلاوة على ذلك فالتوسع الميناء كما وضعنا يستلزم توزيع
الاعمال فيها بشكل يمكن معه تقليل المساحة المائية . ثم توزيع
حركة التجارة حتى لا تزدحم كثيراً في مناطق مع خلو مناطق
أخرى منها كلية

اقترح السنيور لويجي لويجي في تقريره وضع أرصفة
للتجارة العامة وللركاب بجوار أرصفة الفحم مع كثرة أوساخها
وأظن ان جنابه تسرع في هذه المسألة وبذلك خالف ما اشتهر
به الايطالى من سلامة الذوق

وافق السنيور لويجي في نظرى على اقتراح المسيو
جوندى الخاص بعمل رصيف للتجارة ولو في المستقبل
بشكل T وهذا الشكل لا يلجأ اليه في الموانئ المحدودة
بمواجز خارجية بل في المواقع المكشوفة . ولو تنفذ لقضى
على مستقبل الميناء لعدم امكان التوسع بأى حال من الاحوال
هذا ولقد اتفقت مع الخبراء الثلاثة على موقع أرصفة الفحم
التي يجب نقلها من موقعها الحالى الى مكان مجاور لأرصفة
الاشخاب . حتى تنظف الميناء من أوساخها . وليس في ذلك
خسارة اذ ان أرصفة الفحم الحالية تستعمل للتجارة العامة بعد
اتمام أرصفة الفحم

لم يخصص كل من السنيور لويجي لويجي والمسيو جوندى
رصيفاً للركاب بل قالوا باستعمالهم أرصفة البضائع . ولكن
هذا غير مرغوب فيه للمتاعب التي يتكبدها الركاب وعمال

الجرمك ولعدم امكان مراقبة الركاب الرقابة التامة كما لو كان
نزول الجميع محتم على رصيف مخصوص هذا وقد اتفقت
والخبراء والمسيو مازان في ذلك ومن الضروري ان تكون
أرصفة الركاب كاملة الاستعداد وترسو عليها اكبر السفن التي
ترد اليها وتكون على الارصفة محطة خاصة وكل مايلزم لراحة
الركاب وتسهيل اعمالهم

اما ارسفة النترات فع اتفقا على ضرورتها اختلفنا قليلا
في موقعها لانها تتبع موقع الاعمال المقترحة للبترول ولذلك
سيأتى ذكرهما معا في النهاية . نرجع الآن الى مغالاة الخبراء
في تقديراتهم فنورد هنا الكشف الآتي الموجود بصفحة ٤٩
ملحق طبعة عربية من تقريرهم والذي استندوا اليه في تقديراتهم

(حمولة البواخر التجارية للركاب والبضائع وحركة البواخر)
(بميناء الاسكندرية)

السنة	حمولة البواخر المسافرة والقادمة	البضائع إلواردة والصادرة	الركاب المسافرين والقادمون
١٩١٠	٦٦٦٤ر١٨٥	٣٣٧٢ر٣٢٠	١٦٩ر٨٥٨
١٩١١	٦٨٥٨ر٦٧١	٣٨٤٥ر٥٦٧	١٧٧ر٠٥٨
١٩١٢	٦٩٧١ر٢٢٧	٤٠٧٧ر١٩٩	١٨٢ر٧٨٢
١٩١٣	٧٤١٧ر٠٥٦	٤١٠٦ر٩٠٣	١٧٦ر٨٨٧
١٩١٤	الحرب ٨٠٧ر٦٣٠	٣١١٦ر٢٦١	١٥٦ر٩٨٩
١٩١٥	٣٢٥٩ر٦٢٧	٢٤٠٢ر٣٤٥	٦١ر٩٦١
١٩١٦	٢٣١٠ر٥٤٠	١ر٧٥٧ر٤١٤	١٨ر٨٩٤
١٩١٧	١ر٣٢٨ر٧٤٤	٩٨٤ر١٩١	٦ر٠١٠
١٩١٨	١ر٦٣٨ر٢٥٤	١ر٠٣٠ر٧٦٤	٢ر٩١٩
١٩١٩	٢ر٦٩٣ر١٣٣	١ر٦٣٧ر٥١٣	٤٥ر٨٧٠
١٩٢٠	٥ر٠٢٦ر٩٩٣	٣ر٠٣٥ر٠٧٦	٧٦ر٢١٩
١٩٢١	٥ر٥٣٥ر٦٨٩	٢ر٨٤٦ر٨٥٥	٧٦ر٣٨٩
١٩٢٢	٦ر٢١١ر٤٤٧	٣ر١٨٣ر٣٨١	٩٠ر٥٢٩
١٩٢٣	٧ر٤٦٣ر٧٧٨	٣ر٥١٩ر٣٥٠	٩١ر١٦٨
١٩٢٤	٨ر٤٤٨ر١٩٨	٣ر٩٩٤ر٩٩٥	١٠١ر٤٨٦
١٩٢٥	٩ر٥٨١ر٩٦٠	٤ر٥٥١ر٧٦٥	٩٨ر٨١١
١٩٢٦	٩ر٣١٥ر٥٧٨	٤ر٠٥١ر٧٦٧	١٠٦ر١٨١

ولأشمل هذه البيانات المراكب الحربية والنقلات .
وأضيفت البيانات الخاصة بسنتي ١٩٢٥ و ١٩٢٦ اذ لم
تكن مذكورة بكشف الخبراء .

بنى الخبراء تقريرهم على « اتساع نطاق الحركة التجارية البحرية للقطر المصرى بحالة تلفت الانظار » (صحيفة ١ بند ٢)
ولذلك اقترحوا من الاعمال ما يوازى قيمته ستة ملايين
جنيها مصريا

يخالف الواقع ذلك بكل أسف اذ لم تصل الحركة التجارية
بعد الى ما كانت عليه قبل الحرب ويتضح ذلك لأول وهلة
من الاطلاع على الكشف الموضح أعلاه اذ نرى أن حركة
التجارة الى سنة ١٩٢٤ لم تصل الى ماوصلت اليه فى السنتين
١٩١٢ و ١٩١٣ وتوازت معها تقريبا فى سنة ١٩١١ أما حركة
الركاب فتنقص كثيراً عما كانت عليه من سنة ١٩١٠ الى
سنة ١٩١٣

ليس اذن هذا هو السبب الذى يحتم علينا القيام بأعمال
جديدة فما الذى حصل حتى نتقدم بطلب الاعتمادات لتلك الاعمال
الرد على هذا السؤال موجود فى المامود الاول من ذلك
الكشف اذ نجد أن أحجام البواخر ازدادت عن ذى قبل
ولما كانت أهم هذه الزيادة فى غاطس البواخر وحيث إن هذه
لا تجد لدينا أرصفة عميقة كافية وجب علينا استكمال ذلك

النقص ببناء الطول الكافي من الأرصفة العميقة .
ولو أن القائمين بأمر الميناء زودوها في الماضي بالآلات
التي هي خلومنها رغم كثرتها في موانئ العالم لما كانت الحاجة
ماسة الى كل هذه الاطوال المطلوبة من الأرصفة . بل
لاكتفينا الآن بنصفها أو مازاد عن ذلك قليلا . فمع حالتنا
الراهنة قدرت حركة الشحن والتفريغ للمتر الطولى من الارصفة
بما لا يزيد عن ٤٠٠ - ٥٠٠ طن في السنة مع أن هذه الكمية
وصلت الى أكثر من ضعفها في الموانئ المزودة بتلك الآلات
وقد بدىء فعلا من زمن قريب جداً بتركيب مثل
هذه الآلات في الميناء ولكن عهداً حديث وككل
حديث يقل الاقبال عليها الى أن يفهم المتعهدون بالتفريغ
والشحن أن هذه الآلات مسهلة لأعمالهم مع تقليل مصاريفهم
العمومية . وهذا ما حصل فعلا في كثير من الموانئ اذ وصلت
الدرجة الى اضراب العمال عن استعمال تلك الآلات بفكرة
أنها توجب الاستغناء عن كثير منهم ولكن سرعان ما وجدوا
خطأهم اذ أن سرعة العمل تكثر من الحركة والواقع أن هذه
الآلات تريح العمال وتساعدهم على انجاز العمل بسرعة وبدون

تكبد مشاق جسمانية كبرى كما يحصل عندنا .

هذا ولما كانت حالتنا تعتبر في طفوليتها بالنسبة لهذه الاستعدادات ولما كان استعمال هذه الآلات لا ينتظر وصوله حد الكمال الا بعد مضي نحو عشر سنوات وجب علينا أن نتمشى في حسابنا لأطوال الارصفة مع الحالة الراهنة لسد النقص الموجود ولكن يلاحظ مع هذا أن ما نعمله الآن سيكفيها الى نحو ٣٠ أو ٤٠ سنة دون الحاجة الى انشاءات جديدة وذلك لأن وجود الآلات وإتقان استعمالها سيضاعف كمية ما يمكن شحنه وتفريغه من التجارة وبذلك نعوض ما نكون خسره بسبب الحالة التي اضطررنا الى ملاقاتها الآن وطول الارصفة المطلوبة لنا الآن نحو اثنين من الكيلومترات واننى متفق في تقديرى هذا مع السناتور لويجي وكل من الميسو جوندى والميسو مازان

رغم وقوف الحركة التجارية في مجموعها جامدة لم تتغير عما كانت عليه قبل الحرب قد زادت تجارة الفحم نحو ٤٥ ٪ . في سنة ١٩٢٥ عما كانت عليه في سنة ١٩٢١ وزادت تجارة النترات في هذه الفترة من الزمن نحو ستة أضعافها اذ كانت

٤٥٧٠٧ طن في سنة ١٩٢١ ووصلت الى ٢٦١٧٦٢ طن في سنة ١٩٢٥ كذلك زادت تجارة البترول مرتين ونصفاً تقريباً في تلك المدة رغم الصعوبات الجمة التي لاقتها في طريقها من عدم وجود المساحات الكافية للتخزين الخ . . ولو نظرنا الى أن هذه التجارة كادت تكون معدومة قبل الحرب لأنها اقتصرت على الانارة فقط ونظرنا الى التطور الحاصل الآن في مسألة الوقود لا يمكننا الحكم بأن تجارة البترول ستوسع اتساعاً يوجب الاستعداد للملاقاته

يخيل الى أن الخبراء استمعوا كثيراً الى طلبات الشركات دون فحصها وتقدير ماهو واجب منها وذلك مايجده الانسان في أقوالهم

ولربما أجد لهم عذراً في ذلك بعد ما سمعت همساً من انه طلب منهم وقتئذ عمل مشروع كبير دون النظر الى النفقات . على أنني أرى حتى مع صحة ذلك أن الشخص مرتبط بما عليه عليه ضميره فقط فلو أن للشركات طلبات لوجب فحصها والنصح بما يجب العمل به لتسهيل أعمال الشركات على أحسن منوال مع عدم الإضرار بمصالح البلد بل مع ضرورة الاستفادة من تلك الاعمال

أضرب لكم مثلاً مهمّاً في المغالاة وأترك لحضراتكم الحكم . اقترح أسلافى عمل حوض جاف لعمرة السفن يسع الكبرى منها فلم يوافق السناتور لويجي على هذا الاقتراح فى تقريره بأن أهمله وأدهشنى جداً أن أجد أن الخبراء لم يكتفوا بجعل طول الحوض ٢٠٠ أو ٢٢٠ متراً بل طلبوا أن يكون الحوض كأكبر حياض العمرة فى العالم ليسع أكبر سفينة موجودة وقد بنوا اقتراحهم على « طلبات شركات الملاحة التى تتردد بوأخرها على الميناء » (فقرة ٤ صحيفة ١١ طبعة عربية من تقرير الخبراء) على أنى بعد تصفح الملف الخاص بمحاضر الجلسات التى عقدها الخبراء وطلبات الشركات لم أعر بكل أسف على أى طلب من الطلبات المقال عنها بل وجدت طالبين لشركتين ولكن هذين الطالبين مطابقان لما جاء فى صحيفة ٣٧ طبعة عربية من تقرير الخبراء انفسهم حيث نصوا تحت عنوان « الحوض الجاف الجديد » ما يأتى : —

« أبدى الخواجات ماتلى وشركام أنه من الضرورى جداً إيجاد وسائل لدخول البواخر الى الحوض الحالى أوفى من

الوسائل الموجودة الآن بميناء الاسكندرية واقترحوا انشاء
حوض جاف صغير بالقرب من موقع رسو بواخر شركة
البوستة الخديوية يمكن دخول سفن تتراوح حمولتها بين
٢٠٠٠ و ٣٠٠٠ طن اليه ويمكن ان يكون ذلك (برطوم حوض
حائم) »

هذا ايها السادة كل ما عثرت عليه من الطلبات ولا أفهم
كيف توصل الخبراء بعد ذلك الى عمل اقتراح عن حوض
يسع السفن التي تصل حمولتها الى ٥٦٠٠٠ طن يكلفنا على أقل
تقدير ٧.٠٠٠.٠٠٠ وذلك حسب قول الخبراء أنفسهم ولولا
لطف الله لعدم وجود سفن اكبر من هذا الحجم الآن لما
اقتصر الامر على ذلك .

ولقد وضع الخبراء في تقريرهم (طبعة عربية) جدولا في
صفحة ١٣ يبين الخمسة الموانئ الموجودة في العالم والتي بها أو
جارى بناء احواض بها تختلف أطوالها من ٢٤٠ متر الى ٣١٢ متر
وهذه الموانئ هي شربورج وتارنتا وبلفست وليربول والهافر
لو تصفحنا حالة هذه الموانئ الخمس لوجدناها مأوى لتلك

البواخر العظمى التى تسمى « غيلان البحار » بحيث لا تخلو
أى ميناء من اثنين منها على الأقل فى كل اسبوع فهل هذه
حالتنا أو ينتظر ان يكون كذلك .

أظن المسألة لا تحتاج الى تعمق فى البحث أذ أن البواخر
الضخمة لا ترد إلينا الا فى فصل السياحة وما يرد منها قليل
جداً لا يمكن معه حتى التكلم فى الموضوع .

وغريب ان يتضح لى ان أكبر باخر العالم الخمسة التى
ذكرها الخبراء فى صحيفة ١٢ من تقريرهم وارده ضمن الثمانية
السفن الكبرى التى ذكرها السناتور لويجى فى أسفل صحيفة
٢ من تقريره الذى قدمه فى سنة ١٩٢٣ والتى لم يرجئها داعياً
لزيادة عمق بوزاز الميناء الخارجى من أجلها للأسباب التى ذكرها
فهل مع هذا يشار بعمل حوض لعمرتها .

هذا من جهة ومن جهة أخرى لو ان الخبراء فحصوا
حالة الميناء مع الطلبات التى قالوا انها تقدمت اليهم فى هذا
الشأن لوجدوا انه لم يدخل حوض العمرة الحالى من السفن
الأجنبية الا ما ندر جدا والتى دخلت منها لم تفعل ذلك الا

مضطرة لحصول عطب في رفاصاتها مثلاً أو في قاعها لم تتمكن منه من تكملة سيرها الى مينائها المعتاد .

ولو عمل حصر للبواخر التي استعملت حوضنا الحالي لاتضح ما يأتي على وجه التقريب : —

١ — ٥٠ ٪ / بواخر للشركة الخديوية

٢ — ٢٥ ٪ / بواخر للحكومة

٣ — ٢٥ ٪ / « اجنبية لكنها من البواخر التي تمر

بشواطئ افريقيا الشمالية وآسيا واليونان

وكذلك بواخر حرية للممالك الاجنبية

وهذه معفاة من دفع الرسوم

من ذلك يتضح انه مع كثرة السفن التي ترد للاسكندرية

من جميع الدول ومع ان الحوض الحالي يسع سفناً حمولتها

لغاية ١٢٠٠٠ طن فان قليلاً جداً من هذه السفن استعمل

الحوض وان ذلك لم يكن الا للضرورة القصوى وما ذلك الا

لسببين : اولهما الاستعدادات العظيمة الموجودة في الموانئ

الأجنبية والتقدم الصناعي الذي معه تقل كثيراً تكاليف

العمرة والثاني يرجع الى نقص قيمة العملة الأجنبية في أغلب البلاد

وأضيف الى هذين السببين ما يحصل فعلا وهو تفضيل الشركات عمل كل شيء يخصها في بلادها الا اذا عاد عليها بربح يذكر من مخالفة هذه النظرية وهذا ما ثبت لدى عند وجودى بالمحافر بفرنسا في سنة ١٩٢٤ حيث كثرت طلبات الشركات الانجليزية لتصلح سفنها بتلك الميناء ولم يكن ذلك متبعيا مطلقا قبل تدهور الفرنك .

وانى أتتهز هذه الفرصة وأقدم لحضراتكم هذا الكشف موضعاً السفن التي استعملت حوضنا الحالى في عشرة السنوات الماضية ويتضح لكم ان الحوض قل أو على الأصح ندر استعماله بالسفن التي تزيد حمولتها عن ٦٠٠٠ طن

لذلك كله كان اقتراحى متفقاً مع طلبات الشركات التي ذكرتها لحضراتكم وهو إيجاد حوض صغير اما جاف أو عوام لتخفيف الضغط عن الحوض الحالى وتقليل مصاريف العمل فيه وفي ذلك فائدة للحكومة وللشركات .

« المراكب التي دخلت حوض القبارى الجاف في مدة عشرة السنوات من سنة ١٩١٩ — ١٩٢٠ الى سنة ١٩٢٦ — ١٩٢٧ والمفروض عليها رسوم عن دخولها في الحوض »

المحولة الكلية للمراكب	مجموع عدد البواخر التي دخلت الحوض	مجموع عدد الايام التي مكثتها بالحوض
أقل من ١٠٠٠ طن	٧٦	١١٠
من ١٠٠١ الى ١٥٠٠ »	٤٠	٦٨
» ١٥٠١ » ٢٠٠٠ »	٣٠	٥٦
» ٢٠٠١ » ٢٥٠٠ »	٥٣	٩٠
» ٢٥٠١ » ٣٠٠٠ »	٥٣	١٣٠
» ٣٠٠١ » ٣٥٠٠ »	١٧	٣١
» ٣٥٠١ » ٤٠٠٠ »	٢٢	٣٧
» ٤٠٠١ » ٤٥٠٠ »	١٨	٣٦
» ٤٥٠١ » ٥٠٠٠ »	٥	١٣
» ٥٠٠١ » ٥٥٠٠ »	٢٠	٣٥
» ٥٥٠١ » ٦٠٠٠ »	٣٧	٢٥
» ٦٠٠١ » ٦٥٠٠ »	٤	١٠
» ٦٥٠١ » ٧٠٠٠ »	٩	٣٢
» ٧٠٠١ » ٧٥٠٠ »	٩	٣٣
» ٧٥٠١ » ٨٠٠٠ »	٢	٥
» ٨٠٠١ » ٨٥٠٠ »	١	١
» ٨٥٠١ » ٩٠٠٠ »	١	١
» ٩٠٠٠ » ٩٥٠٠ »	—	—
» ٩٥٠٠ » ١٠٠٠٠ »	—	—
» ١٠٠٠٠ » ١٠٥٠٠ »	—	—
» ١٠٥٠٠ » ١١٠٠٠ »	١	١
» ١١٠٠٠ » ١١٥٠٠ »	١	١
٣٩٩ باخرة	٧١٥	يوما

الاعمال الخاصة بتجارة البترول

نتكلم الآن عن الموضوع الذى أوجد الاختلافات الهامة وجعل للمسألة مركزاً لا ينقص عن مركز الامتيازات من تعقيد توجد مستودعات ومخازن البترول الآن في جهة القبارى التى رغم ازدهارها بالمساكن لا يوجد بها مطلقاً ما يسمح بالتوسع في أعمال تلك التجارة التى أخذت تزداد ازدياداً مضطرباً في القطر المصرى والشرق الأدنى . لهذا السبب رؤى نقل تلك المستودعات والمخازن والارصفة الخاصة بها الى أحسن موقع يصلح لها تمشياً مع ما تعمله إدارات الموانئ في العالم بجعلها مركز تلك المستودعات وأرصفتها في أطراف الموانئ درأً للأخطار التى ربما تنتج منها

تقدم لوزارة المواصلات عن هذه العملية وحدها عشرة مشاريع مختلفة اثنان لكل من المسيو جوندى والسناطور لويجي والمسيو مازان وثلاثة للخبراء وواحد لكاتب هذه السطور اختلفت هذه المشاريع في الشكل وفي الموقع فمنها ما أريد تنفيذه في الموقع الحالى لأرصفة البترول أى بوسط الميناء . ومنها ما أريد وضعه في نهاية الميناء من الجهة الغربية القبلية

بجهة المكس . ومنها ما أريد جملة خارج الميناء كلية
عن الاقتراح الأول الخاص بإقامة الاعمال في المركز
الحالى فهو من عمل الميسو جوندى ولم يوافق عليه أحد
لخطورة الموقع بالنسبة للميناء والمدينة وهو أهم الأسباب
ولأنه لا يأتي بالفائدة من حيث زيادة المساحة الأرضية
المطلوبة للمستودعات . هذا وقد عدل واضع المشروع عنه بعد
استدعاء السناتور لويجي بأن اقترح مشروعاً آخر في نهاية
الميناء بجهة المكس تلك المنطقة التي كاد يكون اختيارها
بإجماع الآراء . حيث اختارها في مشروعه الثانى الميسو
جوندى واختارها السناتور لويجي في مشروعه اللذين قدمهما
في سنة ١٩٢٣ واختارها الخبراء في مشروعاتهم الأصلية المقدم
مع تقريرهم الرسمى في سنة ١٩٢٦ ولقد اخترتها أنا لمشروعى
من البداية أى منذ سنة ١٩٢٣ عند ما أرسلت تقريرى لسعادة
محمود سامى باشا من الهافر .

ولو أننا اخترنا هذه المنطقة لمشروع أعمال البترول الا أنه
كان هناك تفاوت في الشكل وفي الموقع سأبينه لحضراتكم
فيما بعد

أما عن الاقتراح بجعل أعمال البترول خارج الميناء كلية فكان للمسيو مازان نصيب منه في مشروعيه اللذين اقترحهما ملاصقين لحاجز الامواج الخارجى المسمى بحاجز السكرتينا واقترح الخبراء الثلاثة مشروعين آخرين خارج الميناء ولكن فى منطقة بعيدة عن ذلك قليلا .

تسكلم أولا عن فكرة عمل مشروع لحوض البترول والمستودعات خارج الميناء قبل أن نخوض فى تفصيلات المشروعات المختلفة . لقد هوّل بعضهم لأغراض فى نفوسهم لأولى الأمر منا فى مسألة جعل أعمال البترول فى الميناء . وقد كان لذلك أثره اذ اتضح لى من أحداث الخبراء عند ماتقابلت معهم فى المرة الاخيرة عند حضورهم لمؤتمر الملاحه الدولى الذى انعقد فى القاهرة فى أوائل هذه السنة أنهم قدموا اقتراحهم بجعل حوض البترول خارج الميناء لاعتقادهم أن هذه هى رغبة الحكومة والا فكيف تفسّر موافقتهم على ذلك مع أنهم صرحوا فى تقريرهم الرسمى المقدم فى فبراير سنة ١٩٢٦ (صحيفة ٨ وصحيفة ٩ طبعة عربية) ماملخصه عدم صلاحية أرض تلك المنطقة لأقامة المستودعات والمباني عليها ولأن تلك المنطقة

بعيدة عن مدينة الاسكندرية وهذا ما صرح به مندوبو الشركات أيضاً في محضر الجلسة ملحق نمرة ١ صحيفة ٢٧ بند ٣ حيث قيل انه « كلما بعد المكان كلما كثرت مصاريق النقل وسيتحمل المستهلك هذه المصاريق » وقد صرح الخبراء أيضاً فيما صرحوا به في تقريرهم ما معناه ان هذه المنطقة مخصصة لإشارات الارشاد والأ نوار بالبواغيز الموصلة للميناء وان اقامة أى مبان أو مستودعات عليها تكون خطراً على الملاحة بتلك البواغيز

أليس هذا تناقضاً يكفي على الأقل للحكم بأن الخبراء لم يوفوا الموضوع حقه من البحث

وقبل أن أذكر اعتراضاتى على مشروعهم هذا يجب على أن أبين الخطر الذى يعود على الملاحة فى البواغيز من جراء اقتراح الخبراء هذا فأقول إن الحوض المقترح يقع فى المنطقة الواقعة بين خط مصاييح الدلالة الكائنة فى الشمال الشرقى من البوغاز وخط مصاييح الدلالة فى الجنوب الغربى من الممر الكبير وهذه المنطقة خالية الآن من أى مبان أو علامات أخرى مرتفعة يمكن أن تضلل السفن عن علامات

الأرشاد ولما كانت علامات الأرشاد هذه تختلف في ارتفاعها بين ٤٠ و ٦٧ قدماً فلو تصرّح بأقامة مستودعات البترول في تلك المنطقة وارتفاع تلك المستودعات يصل الى ٦٠ قدماً لضاعت بالطبع معالم علامات الإرشاد ولأمكن تقدير الخطر الذي تتعرض له السفن من جراء ذلك وخصوصاً عند تهيّجات البحر مع العلم بأن البواغيز محاطة بالصخور في جميع أطوالها . وما يقال عن علامات الارشاد نهائياً يقال عن الأنوار ليلاً اذ سبق أن المصلحة منعت أصحاب القهاوى بالمكس من وضع أنوار زاهية خوفاً من تضليل السفن فكيف مع كل هذا نصرّح بأنفسنا بعمل حوض توجد فيه السفن بأنوارها ليلاً وعلى جانبيه مبان ومستودعات ومعامل كلها مضاءة ويمكن أن تكون سبباً في تضليل السفن .

هذه مسألة خطيرة للغاية ولا يمكن السكوت عليها بأى حال من الأحوال .

نضيف الى ماتقدم اعتراضاتنا الآتية على هذا المشروع :
اولا — وجود الحوض خارج الميناء وبشكله المقترح يجعل دخوله خطراً ولربما كان مستحيلاً على السفن وقت اشتداد

العواصف في الشتاء خصوصا وأن الأمواج في تصادمها مع الحواجز الخارجية للميناء الحالى تنكس الى موقع الحوض المقترح فتجعل دخوله من الخطورة بمكان

ثانياً — هناك جزء لا يستهان به من تجارة البترول ينقل بواسطة مواعين صغيرة سواء للسفن الراسية بالميناء أو لداخلية القطر بواسطة ترعة المحمودية فكيف يتيسر لهذه المواعين الصغيرة العبور ما بين الميناء الحالى وحوض البترول خارجها وقت اشتداد الرياح والأمواج . ان هذا المستحيل في كثير من فصول السنة . هذا ولما وجهت هذا الاعتراض للخبراء عند مقابلتي معهم أشاروا بمد مواسير من موقع مشروعهم الى المنطقة التي اقترحت فيها مشروعى وذلك خصيصا لتغذية هذه المواعين فهل يصح تجزئة أعمال البترول بجعل حوض السفن خارج الميناء وتخصيص جزء من الميناء الحالى للمواعين الصغيرة واذا كان في الامكان الترخيص للمواعين بالعمل داخل الميناء فما الذى يمنع ذلك في حالة السفن والحالة واحدة خصوصا وان في ذلك تقصدا في التكاليف الى السدس

ثالثاً — قسمت الأراضى الواقعة على جانبي الحوض الى ستة أقسام ثلاثة منها في الجهة الشرقية والثلاثة الباقية في الجهة الغربية وذلك لتوزيع تلك الأقسام على الشركات لمستودعاتها ومعاملها الخ . . . ولما كانت الشركات تصدر صفائحها وبراميلها على سفن شراعية ولما كان مشروع الخبراء خصص لهذه السفن حوضاً صغيراً في الجهة الشمالية الشرقية من الحوض الأصلي يتضح ان الشركات التي ستوجد على الضفة الغربية ستعاني مشاق حمة للوصول الى الحوض الصغير اذ سيكون متوسط بعده عنها لا يقل عن الف متر وفي الواقع انه لا ينفذ بهذه الحالة الا الشركة التي سيكون من حظها مجاورة حوض السفن الشراعية الصغير في حين ان مشروعى يساوى جميع الشركات في هذه المعاملة وان اكبر مسافة فيه لهذه العملية تقل عن ٥٠٠ متر .

رابعاً — ان السبب الحقيقي في وضع الخبراء مشروعهم بهذا الشكل وعلى الأخص حفرة في الصخر هو ارضاء للشركات حتى تقام مستودعاتها ومخازنها بالقرب من الأرضفة

ولسكن في ذلك خطراً على الملاحة ولقد قرر مؤتمر الملاحة الدولي الذي انعقد في القاهرة في سنة ١٩٢٦ ضرورة إبعاد تلك المستودعات والمخازن عن الأرصفة بقدر المستطاع للسبب الذي ذكرته (انظر الفقرة الثالثة لقرار المؤتمر خاصاً بأعمال البترول) .

خامساً — لم يراع حضرات الخبراء الأجلاء في مشروعهم هذا مسألة الضمان ضد الحريق إذ لا توجد المسافات الكافية بين السفن وبعضها في مرساها ولقد نصت لوائح ميناء الاسكندرية على ان البعد بين تلك السفن يجب ان لا يقل عن مائة متراً أما لوائح انجلترا فجعلته ٣٣ متراً فقط .

فلو راعينا لوائح انجلترا لما وجدنا محلاً للسفن المقترح ان توجد بالحوض ناهيك بأن الحاجة ماسة الى التمشي مع لوائح مصر في حالة ما اذا كانت شحنة السفن في صفايح أو صناديق أو ما شابه لان هذه ليست قابلة للالتهاب فحسب بل يحصل منها فرقة نتيجتها تطاير الصفايح وخلافها محترقة الى ابعاد لا يستهان بها .

سادسا - رغم كل هذه العيوب فليت تكاليف المشروع معقولة بل انها قدرت بما لا يقل عن ١٧٠٠٠٠٠٠ ومع ذلك فلم يحتسب في ذلك قيمة الأرض التي سيحفر فيها الحوض ولا قيمة الرصيف المراد جعله داخل الميناء الحالية لحركة الموانع الصغيرة وعلى ذلك فالأموال ان تصل التكاليف الى نحو مليونين من الجنيهات .

هذا ايها السادة فيما يختص بمشروعى الخبراء المقترح عملهما خارج الميناء وما يقال عنهما يقال عن مشروعى المسيو مازان الا فيما يختص بعلامات الإرشاد لان الاقتراح بعيد عن موقعها كما ان تكاليفه تقل عن نصف تكاليف حوض الخبراء وذلك حسب تقدير واضعه ولكن يضاف مقابل ذلك اعتراض وجيه وهو ان الأمواج فى تصادمها مع الحاجز الشمالى لأى من حوضى البترول اللذين يقترحهما المسيو مازان ترتد الى مدخل الميناء العمومى وبذلك يتعكر صفو الملاحة فى تلك المنطقة وهذا ما قاله الخبراء أيضا .

نرجع الآن الى المنطقة الثالثة وهى المنطقة الواقعة فى نهاية

البناء من الجهة الغربية القبلية مقابل الساخانة بالمكس وهذه المنطقة التي اتفق في اختيارها السناطور لويجي والمسيو جوندى في مشروعه الثانى والخبراء فى مشروعاتهم الأولى وكاتب هذه السطور كما وافق على اصلحيتها كل من تحدثت معهم من البحريين ومنهم مدير عام مصلحة الموانئ الحالى .

لكن هناك تفاوتات فى الموقع بين مشروع الخبراء وبين باقى المشروعات الأخرى حيث اقترح الخبراء حفر حوض البترول فى الصخر بدل جعله فى الماء متمشين فى ذلك مع رغبتهم فى ارضاء الشركات كما قلنا من قبل وكما نوهوا فى تقريرهم .

حقيقة ان من واجبات واضع أى مشروع ان يلاحظ ويضع نصب عينيه عمل كل التسهيلات الممكنة للمتفعين من ذلك المشروع ولكن على شرط ان تكون معقولة ولا يكون فى عملها ارهاق للخرينة لا مبرر له . كما انه من أوجب الواجبات أن لا يقتصر المشروع على الحاضر بل لابد أن يمتد نفعه للمستقبل بحيث يسمح بالتوسع تمشيا مع تقدم التجارة ولا يهدم فى الغد ما قد يعمل اليوم

وأبين لحضراتكم هنا الاسباب التي حملتني على عدم الموافقة على مشروع الخبراء هذا : —

اولا — لو كانت المساحات المائية بالميناء غير كافية لحركة الملاحة لوجدت مبرراً لحفر الحوض في الارض ولكن تلك المساحات المائية من الاتساع بحيث يجب تقليلها بقدر ما تسمح به الظروف . ورغم اعتراف الخبراء بزيادة المساحة المائية بالميناء بحالة تضايق الملاحة وبضرورة السعى في انقاصها اقترحوا حفر الحوض في الارض بل وفي الصخر وبذلك أضافوا مساحة مائة للميناء وإليك ماقلوه في البند ٢ صفحة ٣ : —

« وبعد ان عمل احصاء عن اتجاه وقوة وكثرة رياح الزوايح التي هبت في غضون عدة سنوات قد أتيح للجنة ان تلاحظ بنفسها ما ترتب على هبوب احدى الزوايح من ال اثر السيئ في ميناء الاسكندرية . وقد اتضح للجنة ان جانبا كبيرا من الصعوبات وضياع الوقت يرجع الى هياج البحر الزائد الناشئ عن هبوب الرياح في الأحواض وتكوين أمواج صغيرة تسبب مضايقة كبيرة للأعمال في الميناء . ومن

أجل ذلك قررت اللجنة بصفة قاطعة انه من الضروري اقامة حواجز أمواج داخل الميناء على نحو يمكن معه حجز وتهدة اسطح المياه سواء أكان أمام الأرصفة الحالية أم أمام الأرصفة الجديدة المزمع انشاؤها وسينجم عن ذلك إزالة الصعوبات العديدة التي تعترض حركة الميناء في الوقت الحاضر

والمشروع الذي تقترحه اللجنة عن الاعمال الجديدة هو نتيجة نظريتين رئيسيتين لم تخفيا على كل من المسيو جوندى والمسيو مازان في المشروعين المقدمين منها .

أولاً—من الضروري زيادة الارتفاع بالمساحات الواسعة لمياه الميناء باستعمال جانب منها في إنشاء الأرصفة الجديدة وبينما كانت نسبة مساحات الاحواض ومساحات الأرصفة في بعض الموانئ تكاد تكون متساوية نلاحظ ان نسبة مساحة المياه بالاسكندرية تزيد عن مساحة الارصفة ثلاثة أضعاف اذا اقتصرنا في حسابنا على الميناء الداخلية وتسع مرات اذا راعينا الميناء في مجموعها — الخ . . » فهل بعد هذا تناقض

ثانياً — لان المستودعات ومخازن البترول قريبة من

الارصفة وقد تكلمنا عن هذا العيب في نقد مشروعاتهم المقترح خارج الميناء .

ثالثاً — لان الارصفة المخصصة لتجارة الصادر وطولها ١٥٠ متر لا تفي الا لضعف كمية التجارة الحالية وحيث انه ينتظر زيادة التجارة الى ما يقرب من عشرة أمثال كميتها في الوقت الحاضر وهو ما يجب العمل عليه وحيث انه لا يمكن مع تصميم المشروع بمحالاته إيجاد أرصفة أخرى في المستقبل تفي لهذه الكمية من التجارة فلا يمكن اعتبار المشروع وافياً بالفرض

رابعاً — المسافات الواجب تركها بين السفن وبعضها للضمان ضد الحريق والفرقة غير موجودة اللهم الا اذا عمدنا الى انقاص عدد السفن التي يمكن وجودها بالخوض . أو عدم السماح لأكبر السفن بدخوله .

خامساً — يحتم المشروع بوضعه الحالي إزالة السلخانة وزرائب الكورتنينا الشيء الذي رغم فداحة تكاليفه عارض فيه رجال الصحة البيطرية من الوجهة الصحية أذ قرروا ان تلك المحال يجب ان توجد في نهاية الميناء .

سادساً — فضلا عن هذه النقائص الفنية العديدة بالمشروع فإن تكاليفه بلغت نحو مليون ونصف من الجنيهات. هذه ايها السادة ملاحظاتي على اقتراحات الخبراء من الاعمال ولقد بقى لدينا الآن من المشاريع المقترحة لأعمال البترول اربعة وهى اثنان للسناطور لويجي وواحد للمسيو جوندى والرابعى وكلهما اتفقت فى الموقع وفى الشكل تقريبا الا ان المشاريع الثلاثة الاولى ينقصها كثير من المزايا وبها عيوب نوردناها هنا . فبفحص مشروعى السناطور لويجي لويجي وهما متشابهان وجد انهما ضيقان أذ أن المساحة المائية بأيهما لا تزيد عن ٧٠٠٠٠ متر مربع ولا يسمان السفن الحديثة ذات طول ١٦٠ متر التى رغب اعضاء مؤتمر الملاحة الدولى فى ضرورة العمل على أيوائها اما السفن التى يمكنها استعمال أى الحوضين فلا تزيد أطوالها عن ١١١ — ١٢٠ مترا فقط . هذا وأن مدخلى الحوضين بحالتهم المقترحة يهددان سفن وتجارة الأخشاب والنترات بالخطر وقت الحريق اذ ان بعدها عن ارصفة الأخشاب نحو ٢٥٠ متر وعن أرصفة النترات ٥٠

مترا فقط كما ان طول واجهة الحوض الأرضية وهي ٢٥٠ متر تنقص عن نصف واجهة الحوض الذي اقترحته ولا يوجد بمشروعى السناتور لويجى أرضة لتجارة الصادر من البترول مطلقا .

هذا وعدد المراسى التى يمكن إيجادها بالحوض خمسة اما الأرضة فمصممة بحالة ضعيفة من خرسانة مسلحة ولا تحمل وقتا طويلا وقد أثبتت التجارب ذلك فى أعمال السويس والاسكندرية وشركة القنال بل وفى جميع أنحاء العالم فى البحار . وفوق كل هذا فان ما يمكن ان يسهه أى الحوضين من التجارة فى المستقبل لا يزيد عن مليونين ونصف مليون طن فى السنة مقابل ستة ملايين يسهها الحوض الذى اقترحته . كما ان موقع الحوضين لا يسمح لتجارة الترات المضطربة الزيادة بالتوسع الكافى لها .

وما يقال عن مشروعى السناتور لويجى يقال عن مشروع الميسر جوندى فيما يختص بطول واجهة الحوض الأرضية وقدرها ١٨٠ متر فقط وعدم وجود أرضة لتجارة الصادر

مطلقا وخطر مدخلى الحوض على تجارة النترات اذ لا تبعد عنها بأكثر من ١٥٠ متر فى المتوسط كما ان الأرصفة مصممة بحالة ضعيفة كما عمل فى حالة السناطور لويجى وان ما يسعه الحوض من التجارة سنوياً لا يزيد عن اربعة ملايين طن وربع هذا ويشرفنى أن أذكر لحضراتكم أن كل هذه المشاريع المختلفة لأعمال البترول عرضت على المجلس الأعلى لوزارة المواصلا ت . وبعد بحث استغرق أربع جلسات أقر المجلس فى ٣٠ سبتمبر سنة ١٩٢٧ المشروع الذى اقترحه مع تعديلين أحدهما رآه المجلس وهو خاص ببقاء أرصفة الكورنتينا فى موقعها وكنت اقترحت انشاءها خارج حوض البترول والثانى خاص بتعديل مدخل الحوض وجعله من الجهة الشمالية الشرقية بدلا من الجهة الشمالية الغربية وقد طلب هذا التعديل سعادة مدير عام مصلحة الموانئ والمنائر الذى وافق تمام الموافقة على مشروعى هذا دون المشاريع الأخرى ومزايا هذا المشروع انه يبقى السلخانة وزرائب الكورنتينا فى محلها وبذا يتفق مع رغبات القسم البيطرى ولا يكلف الخزينة نفقات فى ذلك

لا لزوم لها . وفوق هذا فان المشروع يسع ستة مراسٍ لا كبر
سفن البترول في العالم ومساحته المائية ١٧٥٠٠٠ متر مربع وبه
أرصفت لتجارة الصادر بطول ٥٣٠ متر تفي لتجارة تزيد بكثير
عن عشرة أضعاف التجارة الحالية ويمكن في المستقبل البعيد
أن تؤدى الى عشرين ضعفا لكمية التجارة أما كمية تجارة الوارد
التي يسعها الحوض فلا تقل عن ستة ملايين طن سنوياً . وقد
وضعت مراسى السفن فيه على أضمن حال بحيث لو شبت النار
فى أى سفينة لا يخشى منها على السفن الأخرى حتى ولو لم
تخرج من الحوض إذ انه روعى فى ذلك الإبعاد المقررة فى
لوائح مصر وبريطانيا وقد صممت منشآته بحالة متينة لا يخشى
منها . ولا يعرقل الحوض فى موقعه فى أى زمان من الأزمان
حركة التوسع التى تتطلبها تجارة النترات المضطربة الزيادة .
وقد روعى فوق ذلك فى المشروع كل طلبات ورغبات أعضاء
مؤتمر الملاحة الدولى الخاصة بأعمال البترول ولا يفوتنى أن
أذكر أن مشروعى هذا عرض على حضرات الخبراء الثلاثة عند
اجتماعهم بمؤتمر الملاحة الدولى بالقاهرة فلم يجدوا به عيباً ما .

وقد صرح سعادة وكيل وزارة المواصلات بذلك أمام المجلس الأعلى . هذا وقد قدرت تكاليفه بمبلغ ٣٢٠.٠٠٠ جنيه

ولما كانت الاقتراحات الخاصة بأعمال النترات متوقفة على البت في مسألة أعمال البترول وحيث انتهت هذه المسألة فقد خص مجلس المواصلات الأعلى في اقتراحات أعمال النترات ووافق على ما قدمته فيها وقد قدرت تكاليف هذه الاعمال بمبلغ ٣٠٠.٠٠٠ جنيه

هذا وقد قدرت تكاليف اقتراحاتي في مجموعها بمبلغ ٢٢٥.٠٠٠ جنيه موضحة في الكشف المبين هنا بعد : —

جنيد

٣٠٠٠٠٠	حوض البترول
٢٥٥٠٠٠	أرصقة النترات
٧٠٠٠٠	رصيف الركاب
٥١٠٠٠٠	رصيف الفحومات
٥٠٠٠٠	آلات لتفريغ الفحم
٢٣٠٠٠٠	رصيف للتجارة العامة
١٥٠٠٠٠	مخازن جديدة
٣٦٠٠٠	تبليط طرق
١٠٠٠٠٠	انشاء مخزين على رصيف المحمودية (سيدأ العمل فيهما)
٣٠٠٠٠٠	أوناش
٢٥٠٠٠٠	أوناش لأرصقة الأخشاب
٣٥٠٠٠٠	انارة الميناء بالكهرباء
٥٠٠٠٠٠	حوض صغير للعمرة
٥٠٠٠٠٠	أعمال التطهير
٣٥٩٠٠٠٠	أعمال غير منظورة وملاحظة
<hr/>	
٢٢٥٠٠٠٠٠	

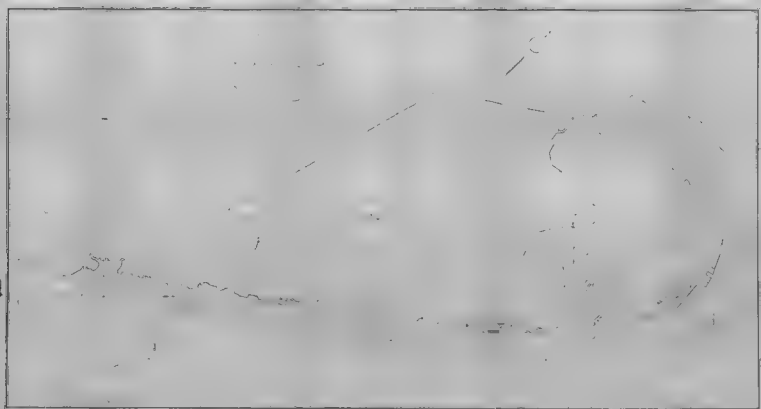
وحيث إن حركة التجارة في البترول والنترات معطلة

كثيراً لعدم وجود الأرصفة والمساحات الكافية لها وفي ذلك
ضرر عظيم للحالة الاقتصادية بالقطر وحيث ان الاتفاقات
المعمولة مع شركات البترول ينتهى مفعولها فياين سنة ١٩٣٩
- ١٩٣١ فمن الضروري سرعة البدء فى العمل حتى يمكن
تكليف الشركات بنقل مستودعاتها وأعمالها دون الاضرار بها
أو بنا وقد أدرجت فى ميزانية هذا العام مبالغ أولية للأعمال
الخاصة بالبترول والنترات ولنا أمل عظيم أن يوافق البرلمان
عليها لما لها من الأهمية الحيوية

خاتمة

ها قد فرغت من سرد الأعمال المختلفة لحضراتكم
بوقائعها ولا أخفى الآن ما عانيت من جراء تقضى بمقترحاتى
إذ اضطررتنى فريق وقال آخرون دون الاستناد الى حقائق
إننى سارق لأعمال غيرى كما قيل بعدم خبرتى العملية وصغر
سنى . كل ذلك لم يشغنى عن عزمى وتقدمت ثابت الخطأ راجياً
سماع كلتى وأدلتى ولم أحجم فى أى وقت عن مواجهة أى كان
لا بصفتى مصرياً بل بصفتى مهندساً فان كان خطأ عدلت عنه مع
الاستفادة شخصياً والواجب الإذعان لما يرضاه العقل والضمير .

واننى أصرح الآن ايها السادة اننى لم أقصد مطلقا بعملى أو نقدى الخط من مكانة حضرات الخبراء الثلاثة اذ أنهم فى الواقع من أكبر رجالات الهندسة البحرية ولهم شهرة عالمية واسعة خصوصا ذلك المهندس القدير السناتور لويجى لويجى ولذلك فلهم منى كل الاجلال والاحترام رغم حكمهم على وعلى زملائى أجمعين بعدم الكفاية بان اقترحوا استحضار مهندسين أجانب للملاحظة الاعمال وما هم فى ذلك الامتدادون فى إرضاء ذوى الشهوات والاغراض الذين أرادوا من ذلك الضغط علينا واستجلاب مهندسين أجانب ولولم تكن الحاجة ماسة اليهم ومن الغريب ان هذه المسألة لم تكن ضمن المأمورية التى كلف بها حضرات الخبراء الأجلاء ولو كنا فوق ذلك تشرفنا بمقابلتهم أثناء وجودهم فحكموا علينا بعد تجربة لما كان هناك وجه لمعترض ولكن هذا لم يحصل وعلى كل فانى متسامح فيما خصنى وخص زملائى وانى اعتقد أن المدة التى قضوها بين ظهرانينا لم تكن كافية لاعطاء حكم صحيح فيما يختص بالاعمال المقترحة ولربما كانت المعلومات التى وصلت اليهم غير مستوفاة .



1. 10. 1964

1. 10. 1964



1. 10. 1964

1. 10. 1964

1. 10. 1964

1. 10. 1964

مجلس القضاء



مجلس القضاء

مجلس القضاء

